

 **HONDA** *Come ride with us.* *



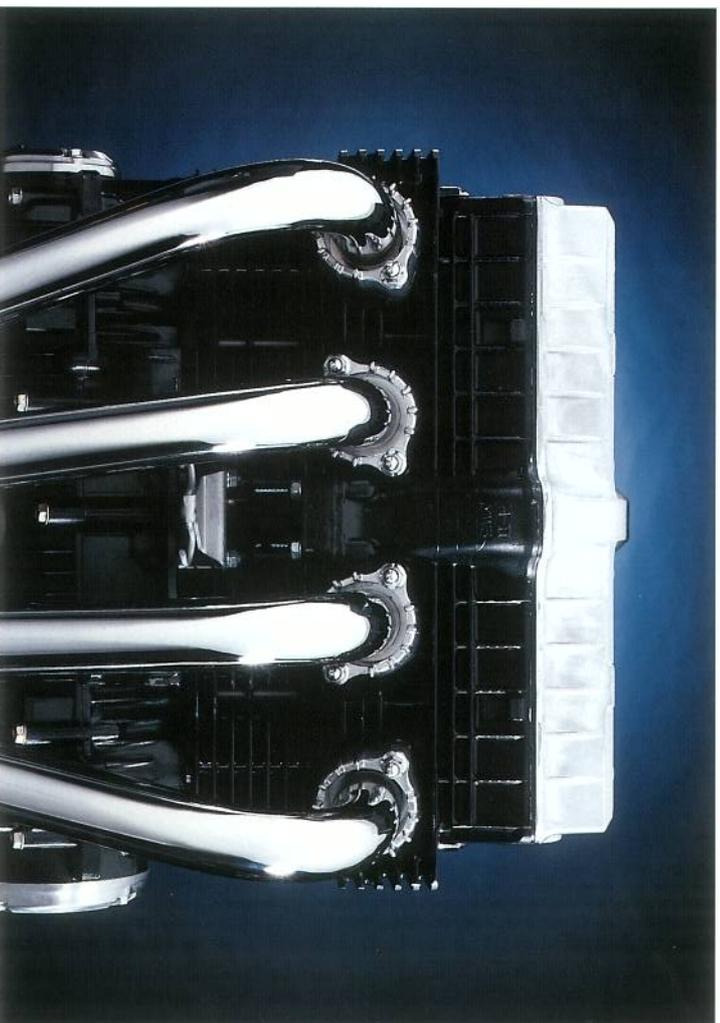
CB *SevenFifty*





Ressurgie du passé, juste pour votre plaisir

Il était une fois une Honda si belle, si flatteuse, si exceptionnelle que des millions de motocyclistes en rêvaient. Elle avait comme les autres deux roues, un guidon, une selle et un moteur. Mais quel moteur : un magnifique quatre cylindres en ligne avec arbre à cames en tête, refroidi par air. Et pour enfoncer le clou, un frein simple disque hydraulique à l'avant. C'était le summum en 1969 ! L'élégante et séduisante simplicité de l'actuelle Seven-Fifty évoque la mythique CB750 Four. Valorisante, soignée, la Seven-Fifty vous permet de retrouver le charme



de la légende des années 70 avec l'agrément, les performances, la facilité de conduite et la fiabilité d'une machine d'aujourd'hui.

Un quatre cylindres légendaire

Désormais peint en noir pour affirmer sa différence, le quatre cylindres 16 soupapes de la Seven-Fifty est l'héritier direct du moteur de la CBX750, lui-même

inspiré de la première CB750. Un moteur qui offre une fiabilité parfaite tout en conservant cette architecture, cette esthétique et ce caractère tant appréciés par les amateurs d'authenticité. Sa puissance de 73 ch DIN, très raisonnable de nos jours – la CB750 délivrait déjà 67 ch en 1969 –, est un gage de solidité, mais aussi de performances parfaitement utilisables. C'est l'assurance d'une douceur et d'une maîtrise totales. Ceci sans faire appel à des technologies superflues ou onéreuses, pour que votre premier plaisir

soit de pouvoir posséder la Seven-Fifty. Et si elle a perdu deux silencieux sur les quatre qu'elle comptait à l'époque, c'est pour gagner en légèreté, en maniabilité et en garde au sol. Tout cela sans que l'envoûtante sonorité feutrée du quatre cylindres n'en souffre. Au contraire : un coup de gaz, la belle rugit et vous vibrez comme au premier jour !

Une incroyable facilité au guidon

Votre moto, vous la voulez facile et polyvalente, aussi à l'aise en ville que sur les petites routes de campagne ? Ne cherchez plus : la Seven-Fifty est un choix idéal. Complice de vos déplacements quotidiens en semaine, elle est aussi la délicate compagne de vos loisirs et de vos balades, en solo comme à deux.

Avec un centre de gravité situé très bas et un faible angle de chasse, la CB Seven-Fifty répond au moindre commandement avec la spontanéité d'une petite cylindrée. Sur route, son empattement de 1 495 mm, ses suspensions de qualité et son solide cadre double berceau en acier procurent une stabilité tout simplement excellente. Le confort n'est pas oublié, avec une selle large et profonde, une position de conduite qui permet d'épouser parfaitement le gros réservoir et des amortisseurs arrière à bonbonne séparée qui, outre leur débattement de 110 mm, garantissent des performances constantes.

Votre sécurité est assurée par un double disque avant de grand diamètre – 296 mm – à étriers double piston et un simple disque arrière de 240 mm. Des commandes ultradouces, un équipement lumineux efficace





de jour comme de nuit viennent affirmer la vocation pratique de la CB Seven-Fifty.

Le meilleur de la technologie actuelle

Aujourd'hui, une moto moderne se doit de vous libérer d'un entretien fastidieux. Avec la Seven-Fifty, de simples contrôles de routine suffisent. L'allumage transistorisé indé réglable, les poussoirs de soupape hydrauliques, le tendeur de chaîne de

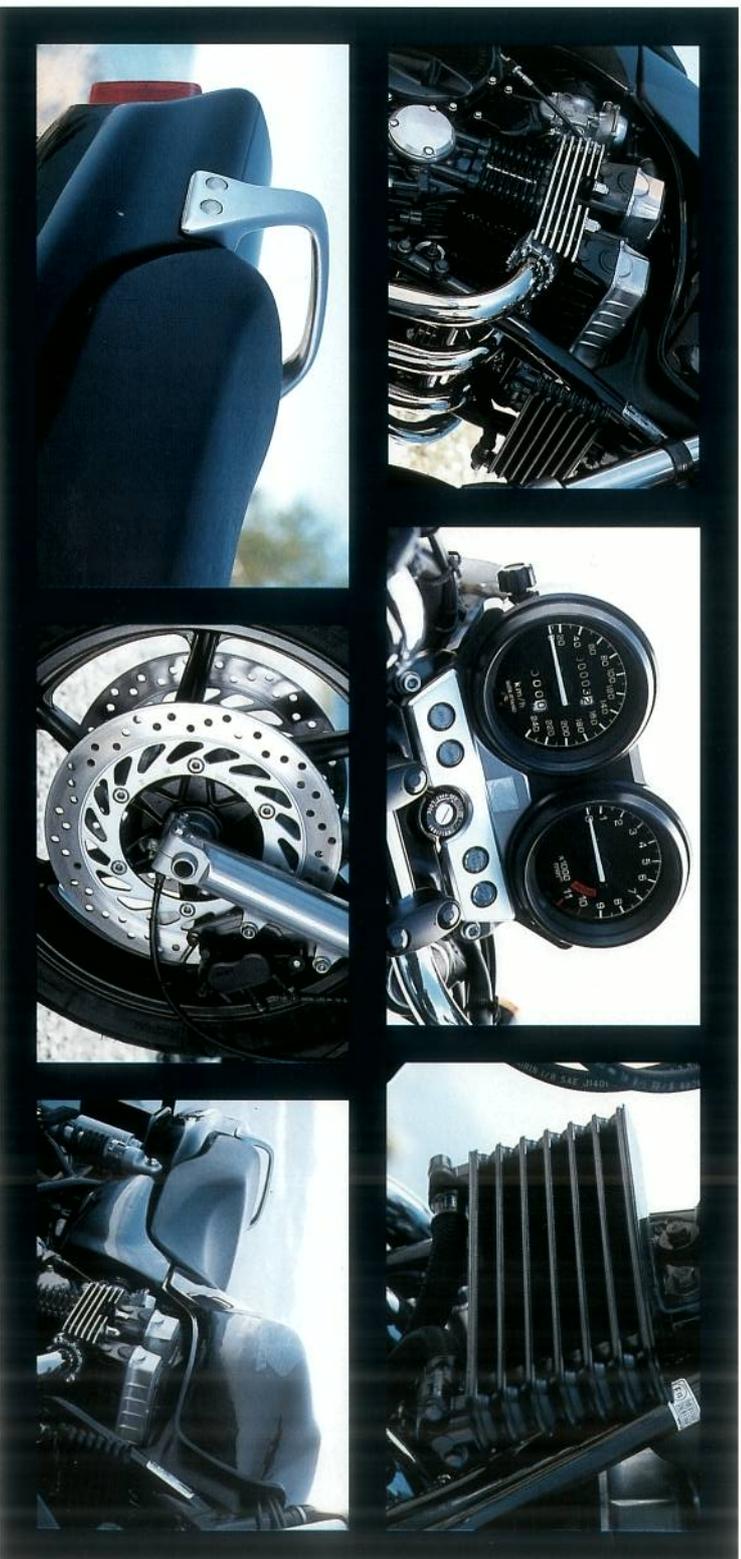
distribution automatique, le circuit d'huile généreusement dimensionné..., autant de composants qui suppriment les soucis et espacent les opérations de maintenance. Un progrès qui prend toute sa mesure lorsque votre CB750 répond fidèlement chaque matin et fonctionne sans faille pendant des milliers de kilomètres.

Pour simple qu'il soit, son équipement n'exclut pas tout ce qui fait le confort de conduite au quotidien : une instrumentation



complète, un réservoir de 20 litres pour une bonne autonomie, des fixations pour un porte-paquets ou des sacoches, un arceau de maintien bien dessiné pour le passager, un starter au guidon...

Un quart de siècle après, l'illustre CB750 Four, la Seven-Fifty écrit une nouvelle page de l'histoire de la moto.



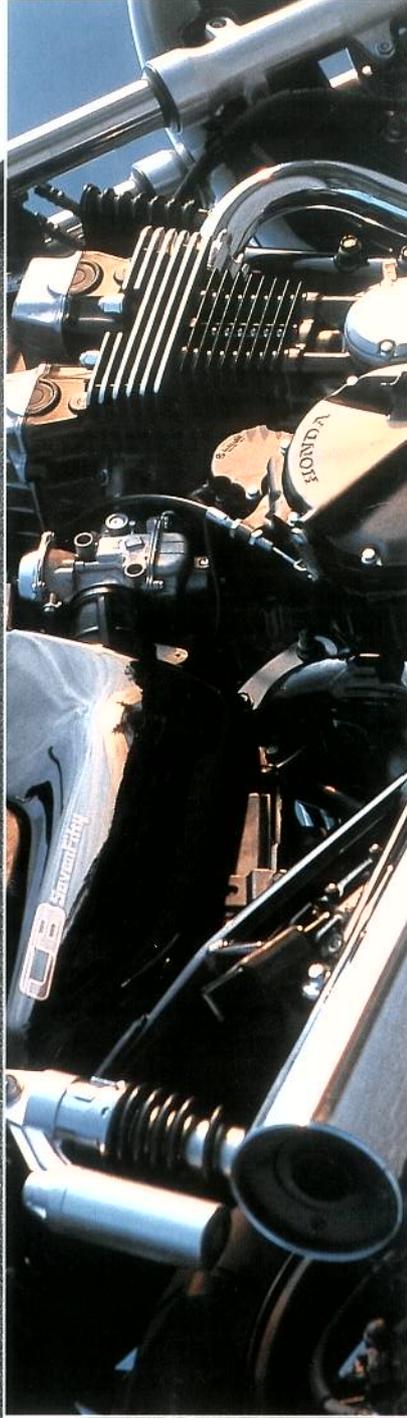


MOTOS HONDA

LE GOUT DE L'AUTHENTIQUE

*Nostalgiques de la mythique CB750 Four,
voici la CB Seven-Fifty.*

*Retrouvez à son guidon un plaisir
authentique et des sensations vraies.*



Caractéristiques techniques CB750 (Type F)

Moteur	4 cylindres en ligne, 4 temps, à double ACT et 16 soupapes, à refroidissement par air
Alésage x Course	67 x 53 mm
Cylindrée	747 cm ³
Rapport volumétrique de compression	9,3 : 1
Alimentation	4 carburateurs de type VE, diam. 34 mm
Puissance maximale	73 ch DIN (50 kW ISO) à 8500 tr/min.
Couple maximal	6,2 daNm DIN à 7500 tr/min.
Allumage	Transistorisé géré par microprocesseur
Démarrage	Électrique
Boîte de vitesses	A 5 rapports
Transmission finale	Par chaîne à joints toriques
Dimensions (L x l x H)	2155 x 780 x 1100 mm
Empattement	1495 mm
Hauteur de selle	795 mm
Garde au sol	130 mm
Capacité du réservoir d'essence	20 litres (dont 2 litres de réserve)
Roues	En alliage d'aluminium coulé, à six bâtons
Pneus	Avant 120/70ZR-17, 120/70R-17 58V Arrière 150/70ZR-17, 150/70R-17 69 V
Suspensions	Avant Fourche de 41 mm à assistance pneumatique, réglable en précharge, débattement: 130 mm Arrière 2 amortisseurs à réservoir séparé réglables en précharge, débattement: 110 mm
Freins	Avant Double disque hydraulique de 296 mm avec étriers double piston Arrière Simple disque hydraulique de 240 mm avec étrier simple piston
Poids à sec	215 kg

Soucieuse d'améliorer sans cesse la qualité de ses réalisations, la société HONDA se réserve le droit de les modifier à tout moment. Les spécifications et équipements peuvent varier suivant les pays.

ROULEZ PROTÉGÉ

- Lisez soigneusement le manuel d'utilisation. ● Vous devez bien connaître votre machine et toutes ses possibilités. ● «Connaitre et se concentrer, c'est pouvoir anticiper». ● Observez les autres usagers de la route. ● Faites en sorte d'avoir toujours le temps de freiner. ● Ayez des équipements et des vêtements de qualité. ● Conduisez en étant dévoué et JAMAIS après avoir bu de l'alcool. ● Une bonne machine doublée de la bonne humeur de son pilote est toujours la marque d'un conducteur qualifié et expérimenté.

VOTRE CONCESSIONNAIRE :

*guyane 700f. 4000f.
4 passages à 2 AN + protego réservoir
pour carter 700f 4000f*

elf HONDA
La passion de la moto



Philippe G. Gougeon



GARANTIE 2 ANS
KILOMÈTRAGE ILLIMITÉ

HONDA France S.A., Parc d'activités Pariest, Allée du 1^{er} Mai, Croissy-Beaubourg, B.P. 46, 77312 Marne-la-Vallée CEDEX 2

HONDA

Honda CB 750 F2 Seven Fifty

Douce et facile



La Honda CB 750 F2 Seven Fifty se démarque des autres roadsters

de la catégorie en jouant sur la facilité et la douceur, plutôt que sur le côté rageur. Une facilité que l'on retrouve dans l'entretien, des plus simplistes.

Par D. Dubois

La fiche technique

MOTEUR : 4 cylindres en ligne refroidi par air, 16 soupapes à rattrapage de jeu automatique, double ACT entraîné par chaîne centrale de type Hy-Vo, 747 cm³

PUISSANCE : 73 ch (53,7 kW) à 8 000 tr/min

COUPLE : 8,2 mkg (6,07 daNm) à 7 500 tr/min

BOITE : 5 vitesses

TRANSMISSION : secondaire par chaîne

FREINAGE : 2 disques AV, 1 disque AR

PNEUS : AV 120/70 x 17 ; AR 150/70 x 17

POIDS : 215 kg à sec

CONSO. MOY. : 8 litres/100 km

RESERVOIR : 20 litres

VITESSE MAXI : 181 km/h

PRIX : 44 980 F



La trousse à outils est peu garnie, mais comprend quelques éléments bien pratiques.

Facile d'accès, la batterie est située derrière le cache latéral droit.



Le filtre à air est simplement enfermé derrière son couvercle et maintenu par une petite tirette.

Le seul point commun entre la Honda CB 750 F2 Seven Fifty et la légendaire CB 750 de 1969 est une appellation commerciale identique. La comparaison s'arrête là. Le 4 cylindres en ligne refroidi par air de la CB 750 F2 provient en fait de la Honda CBX 750 F des années 80. Assagi à 73 ch au lieu de 91, le moteur a été retravaillé par les concepteurs de la Seven Fifty, de façon à être plus confortable et plus facilement exploitable. L'entretien semble avoir été pensé sur le même principe. Par exemple, la commande d'ouverture des soupapes par poussoirs hydrauliques à rattrapage de jeu automatique (identique à la CBX 750 F) supprime la corvée du contrôle et du réglage de jeu aux soupapes. Esthétiquement, la ligne de la Seven Fifty est classique, mais les aspects pratiques ne sont pas négligés pour autant, comme en témoigne la présence d'une béquille centrale, toujours très utile pour le graissage de la chaîne ou le changement des roues. Côté équipement, la définition

"basique" de la CB 750 F2 la rend transformable à volonté, grâce au catalogue d'accessoires Honda. Top-case, valises, pare-brise de différentes tailles, tête de fourche, carénage complet, ou même crochet pour antivol vous permettent de trouver votre bonheur, ou de pallier quelques petits défauts, comme le manque de place sous la selle pour loger un antivol.

Difficile de faire plus simple

Peu généreuse, la trousse à outils se trouve sous la selle. Elle comprend tout de même une clé plate de 8 avec une encoche qui permet de manoeuvrer en force les lames de tournevis, une petite pince en plastique pour saisir un fusible défaillant, ainsi qu'une cale de 0,7 mm servant à vérifier l'écartement de l'étrier de frein avant par rapport au disque lors du changement des plaquettes. La batterie est située derrière le cache latéral droit fixé par une vis cruciforme. Côté gauche, la dépose

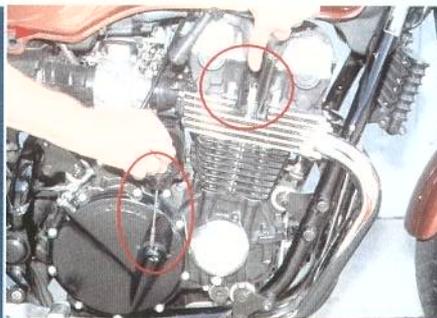


Malgré la proximité des tubes d'échappement, le filtre à huile est aisément manœuvrable.



La tension et le graissage de chaîne s'effectuent sans problème, grâce à la présence de la béquille centrale.

Le moteur est à l'air libre : les bougies sont facilement accessibles, tout comme le bouchon-jauge d'huile que rien ne gêne (cercles rouges).



A SAVOIR AVANT

VIDANGE MOTEUR ts les 6 000 km
FILTRE À HUILE ts les 12 000 km
FILTRE À AIR tous les 18 000 km
BOUGIES
 inspecter tous les 6 000 km
 remplacer tous les 12 000 km

CARBURATION ts les 12 000 km
JEU AUX SOUPAPES

LIQUIDE FREINS automatique tous les 2 ans

JEU AUX SOUPAPES :

automatique
BOUGIES : NGK DPR8EA-9
 Nippon Denso X24PR-U9

HUILE MOTEUR
 (avec filtre) 3 litres
HUILE DE FOURCHE : 482 cm³

FACILITE très bien
ACCESSIBILITE excellente
BUDGET réduit
ASPECTS PRATIQUES très bien
RICHESSES DES EQUIPEMENTS très bien (nombreuses options)

du cache latéral s'effectue également par rotation d'une vis identique, et donne accès au couvercle du filtre à air en papier, maintenu par quatre vis. Pour dégager le filtre, il suffit d'enlever une tirette placée sous celui-ci, et le tour est joué. Sur le moteur, l'accessibilité est parfaite, qu'il s'agisse du bouchon-jauge d'huile vissé sur le côté droit, ou des bougies. Celles-ci sont en effet aisément accessibles, sans qu'il soit nécessaire de retirer le réservoir. Le filtre à huile est un élément en tôle du type automobile situé devant le moteur. Il est manœuvrable par un outil universel, mais la proximité des tubes d'échappement font qu'il est plus facile pour le remplacer d'utiliser un petit outil calibré le capotant. Le réservoir ne demande à être démonté que pour la synchronisation des carburateurs (contrôle tous les 12 000 km). Quant au remplacement d'une lampe de l'optique de phare classique, il suffit de se saisir d'un tournevis pour ouvrir le capot.

A FAIRE APRÈS

PIRIX DES PIÈCES

PIÈCES D'USURE

- Une paire de plaquettes de freins : 280 F
- Filtres à air : 241 F
- Amortisseurs arrière (les deux) : 5 182 F
- Kit chaîne : 1 424 F
- Silencieux d'échappement : 2 540 F
- Jeu de disques garnis d'embrayage : 441 F

PIÈCES DE REMPLACEMENT

- Optique de phare : 1 126 F
- Un rétroviseur : 245 F
- Un clignotant avant : 305 F
- Tube de fourche : 716 F
- Guidon : 534 F

(prix publics TTC conseillés, communiqués par l'importateur)

SI VOUS LE FAITES VOUS-MÊME

- Tension de chaîne : facile
- Démontage roue avant : facile
- Démontage roue arrière : facile
- Remplacement plaquettes de frein : facile
- Contrôle niveau d'huile : très facile
- Remplissage huile : très facile
- Vidange : facile
- Filtre à huile : facile
- Filtre à air : facile
- Batterie : facile
- Bougies : très facile
- Jeu aux soupapes : automatique



HONDA
750 CB
HONDA



Deuxième service

D.R.

En 1990, avec la Zéphyr, Kawasaki lance la vague « rétro ». Honda réagit un an plus tard avec une basique de 750 cm³ au patronyme qui fleure bon les années 70, la CB « Seven-Fifty ». Cette seconde mouture de la mythique « 750 Four » conjugue facilité d'utilisation et économies à l'usage. Équipée de l'indispensable petit pare-brise, elle peut même devenir un excellent choix pour les gros rouleurs. D'autant que sa fiabilité n'est qu'à peine écorchée par quelques petits défauts de jeunesse. Un choix futé en occasion pour ceux qui veulent rouler longtemps sans se ruiner.

Historique

la lignée de la CB « Seven-Fifty »

Présentée en 1991, la Seven-Fifty ne déchaîne pas les passions. Sa ligne trop banale et impersonnelle, et surtout l'ombre que lui fait la « Zéphyr » n'y sont pas étrangères. Pourtant, la Honda

a des arguments pour convaincre, à commencer par son quatre-cylindres en ligne, refroidi par air, issu du modèle CB-X sorti en 1983. Seize soupapes, double arbre à cames et allumage électronique transistorisé : la recette fit de sa devancière une référence de la catégorie durant les années 80. Il est

monté dans une partie cycle très conventionnelle, dérivée du modèle américain « Nighthawk », présenté et commercialisé un an avant « in USA ». La version européenne hérite de deux disques de freins à l'avant, d'un disque à l'arrière, d'une roue avant de 17" et de combinés amortisseurs avec bonbonne sépa-

rée. Son réservoir gagne deux litres (20 litres au total) et le passager profite d'une poignée de maintien. La seule évolution du modèle est esthétique et arrive en 1996 : le moteur se pare de noir, pour marquer la différence face aux Kawas. Aucun doute en tout cas, la « Seven Fifty » est conçue pour tailler la route.

Les points faibles

en dynamique

Comme pour toute machine qui se targue d'être bon marché, la 750 CB souffre de certaines économies réalisées en plusieurs points. La finition est bâclée, en particulier en ce qui concerne les traitements de surface peinture cadre et habillage « mono-couche », corrosion des ressorts d'amortisseurs et du cadre. Le collecteur d'échappement tient bien la distance. Sur les premières versions (avant 94), les amortisseurs d'origine n'assurent correctement leur office que durant les 20 000 premiers kilomètres, et seulement en cas d'usage calme. Ceux qui s'aventurent à arsouiller au guidon de la « Seven-Fifty » en sont vite pour leurs frais. La fourche est trop molle (à corriger avec une huile de viscosité plus élevée, sans en modifier la quantité sous peine de faire mollir les joints spis tous les 5 000 km) et les amortisseurs deviennent de vraies pompes à vélo en s'échauffant. Le tout entraîne des réactions malsaines au guidon : louvoiements, pompages, talonnages... Les vibrations fragilisent les supports de phare et de clignotants. Il arrive alors de perdre un capuchon et sa visserie, ou de fendre complètement ce même support. Dernier point noir de ce « remake » de CB : la boîte de vitesses exécration, surtout entre 1er et 2ème rapport (donc très pénible en ville).

Les points forts

à l'usage

Pour tous ceux qui cherchent un canas-on fidèle et dévoué, toujours prêt à partir au premier coup de démarreur quels que soient la météo ou le trajet à effectuer, la CB 750 est l'outil idéal. La fiabilité exemplaire du quatre cylindres, alliée à un entretien et des réglages très espacés (tendeur automatique de chaîne de distribution, rattrapage hydraulique

du jeu aux soupapes, allumage indé-réglable, batterie sans entretien...) garantissent un minimum de soucis, pour peu que la Seven Fifty soit utilisée dans un registre « calme et tranquille ». Le freinage précis et puissant à souhait fait l'unanimité. Le confort du pilote est assuré par une position de conduite très reposante (faible hauteur de selle, poids raisonnable, angle de chasse réduit, guidon réglable). La CB se joue des embouteillages avec autant de facilité que sa petite sœur de 500 cm³. Avec le saute vent, la moto ne fatigue pas son conducteur, qui peut alors jouir d'une autonomie décente (250 à 300 km). Le



▼ La partie-cycle est de conception ancienne, voire désuète, mais elle garantit une excellente maniabilité.



passager n'est pas mal loti non plus, avec une place moelleuse et large sur la selle, des repose-pieds bien placés et une barre de maintien aussi large que la selle (ou presque).

Comment la choisir

les points à surveiller

La 750 Seven Fifty est une moto bien née qui souffre seulement de petites erreurs de jeunesse. Lors de son inspection, il s'agit de détecter si ces dernières ont été corrigées en temps voulu. L'utilisation en sous régime (sous 1500 t/mn) peut avoir fait sauter le tendeur de chaîne de distribution. Le bruit de la chaîne est alors insoutenable, celle-ci frottant sur le carter moteur. Attention, si cette anomalie n'a pas été réparée, elle entraîne systématiquement une intervention mécanique lourde et très coûteuse (dépose complète du groupe propulseur). Autre défaut irritant : le mauvais montage des pipes d'admission. Si elles ne sont pas parfaitement alignées, la moto va caler à tout instant, lors des reprises. Il suffit de repositionner ces pipes correctement pour retrouver un fonctionnement normal. La trace de ces interventions se

trouve inscrite sur le carnet d'entretien, sauf si la moto a été correctement assemblée. Au delà de 70 000 km, vérifiez que la chaîne de distribution a été remplacée, c'est un gage de fiabilité. Reste à ausculter les défauts de finition, en chassant la corrosion sur le cadre (tubes

▲ La Seven-Fifty revendique sa filiation avec la CB 750 Four. Mais sa finition n'atteint pas le niveau de l'ancienne.

Côté prix

Accessoires	
Pare-brise adaptable	de 576 à 914 F (Secdem). Accessoire Honda déconseillé
Amortisseurs	2580 F (Fournales)
Ligne d'échappement	3045 F (Jama) 3274 F (Marving) 5365 F (Lazer inox)
Bagages	cavalières 1600 F (Bagster), porte bagage 3 valises Givi en acier : 2780 F porte paquet et top Case Nonfango avec cligno intégrés, 1490 F
Kit chaîne	1013 F (DC) 1150 F (AFAM)
Pièces détachées (HT)	
Filtre à air	200 F
Filtre à huile	172 F
Câble de gaz	159 F
Disques d'embrayage	60 F
Piston avec axe et segments	525 F
Boîtier d'allumage électronique	3000 F
Rétroviseur	227 F
Clignotant	296 F
Levier d'embrayage	59 F
Levier de frein	59 F
Réservoir	2700 F
Silencieux d'échappement	2060 F

Pour

- Fiabilité moteur
- Entretien réduit, moto économique à l'usage (sauf pneus)
- Aptitudes routières y compris en duo

Contre

- Finition perfectible (corrosion)
- Amortisseurs arrière faiblards
- Boîte imprécise et dure

► sous le moteur, colonne de direction, abords du bras oscillant...), les jantes et le collecteur d'échappement. Surveillez également la platine support de phare, à l'affût de fissures éventuelles. Concernant les amortisseurs arrière, la meilleure solution consiste à choisir une moto équipée de combinés adaptables, surtout au delà de 25 000 km. ●

JEFF COPIN

avec les lecteurs de Moto Magazine



L'accro

Denis, CB de 92 (51 000 km) : C'est une moto pour rouler tranquille, même si elle ne dédaigne pas prendre des tours quand on le lui demande. La protection inexistante limite les ardeurs de toute façon, au dessus de 140 km/h, on est en drapeau accroché au guidon ! Question entretien, elle demande le minimum, et par chez moi, (Montpellier NDLR) elle ne rouille absolument pas, à tel point qu'on me demande encore si elle est neuve...



► Particularité de cette moto ; ses amortisseurs qui s'échauffent vite sur route et sont rincés à partir de 25 000 km.

Le dégoûté

La CB est un modèle homogène qui n'attire aucune critique virulente. Pas de râleur pour cette fois !



► Derrière l'instrumentation, la platine de fixation de phare peut avoir souffert des vibrations (fendue).

Cote

Année	Cote	État
1992	22000	F
1993	24000	F
1994	27000	F
1995	31000	F
1996	36000	F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquette arrière											
Transmission secondaire											

Mémo à vérifier en priorité

► Le quatre-cylindres est très fiable, mais attention aux bruits de distribution (tendeur qui saute).

► Les disques de freins peuvent être voilés ou rayés à partir de 50000 km. ►►► Ouvrez l'œil et traquez la rouille dans le collecteur, sous le cadre et sur le bras oscillant.



Photos : Stephen Cailliet

► **Amortisseurs** : surveiller les dépôts d'huile sur les tiges plongeantes. Un combiné peut faiblir plus vite que l'autre (fréquent), entraînant une tenue de route « étrange » et potentiellement dangereuse. Privilégiez les motos équipées d'adaptables ou les modèles à partir de 94, mieux équipés d'origine (environ 50 000 km en solo).

► **Distribution** : un bruit de chaîne anormal résulte d'un tendeur qui a sauté de son logement à l'occasion d'un sous régime. A fuir sous peine de grosse facture (sauf si la moto est encore sous garantie).

► **Rouille** : tout le cadre est sujet à la corrosion, à cause d'une peinture passée en couche trop fine et sans apprêt

de qualité. Surveillez les parties cachées qui échappent aux lavages, mais pas au sel de la DDE...

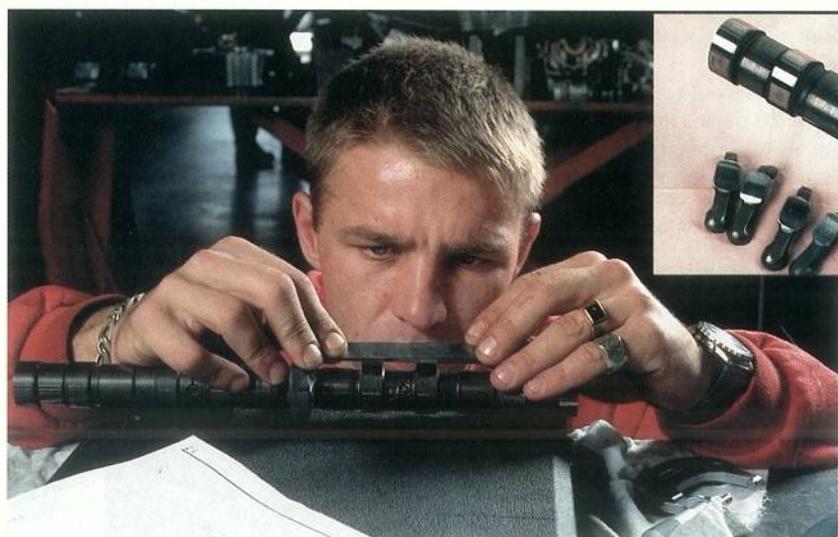
► **Admission** : si la machine cale sans arrêt au ralenti ou lors des reprises, vérifiez la bonne position des pipes d'admission, qui peuvent avoir été mal montées (pas grave, mais ch...)



Grégory Mathieu

Démontée à 100 000 km

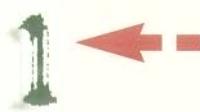
100 000 km, c'est un cap pour un moteur. La Seven-Fifty de Pedro les a parcourus sans occasionner trop de frais. Réputée solide et fiable, nous voulions voir, lors d'un démontage complet, comment la mécanique avait vieilli. Le roman photo qui suit détaille l'usure de certaines pièces. Une expérience qui confirme la bonne tenue du modèle qui après réfection (voir tableau du coût) est prête pour 100 000 nouvelles aventures.

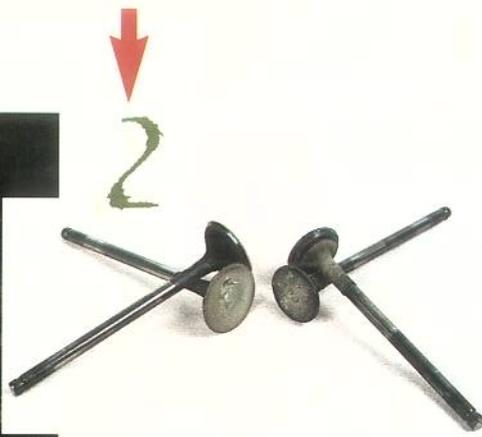
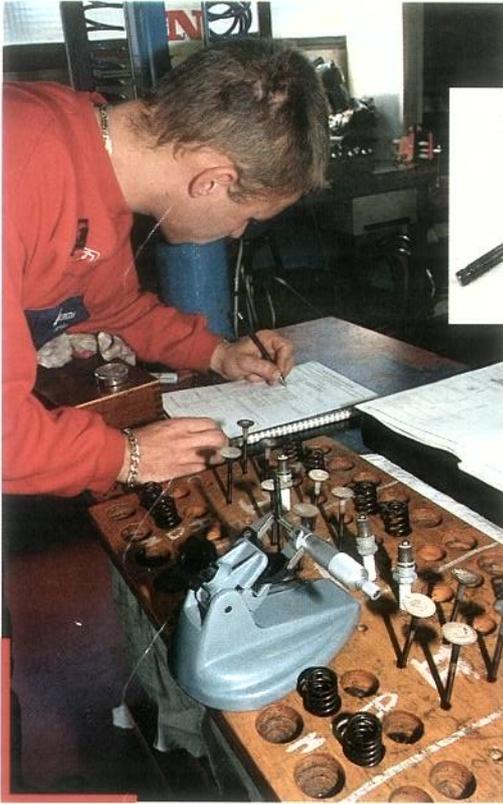


Arbres à cames et basculeur

Les arbres à cames et les basculeurs sont usés de gauche à droite. Les cames du cylindre gauche sont impeccables alors que celles de droite sont très marquées et laissent apparaître de profondes rayures qui s'expliquent par le fait que ces pièces sont très exposées lors des

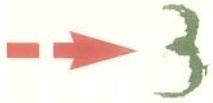
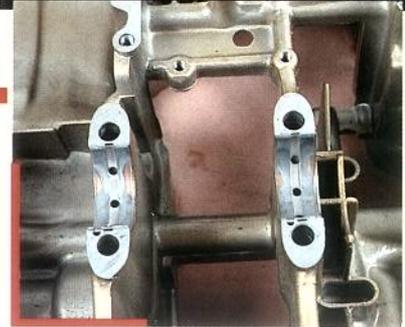
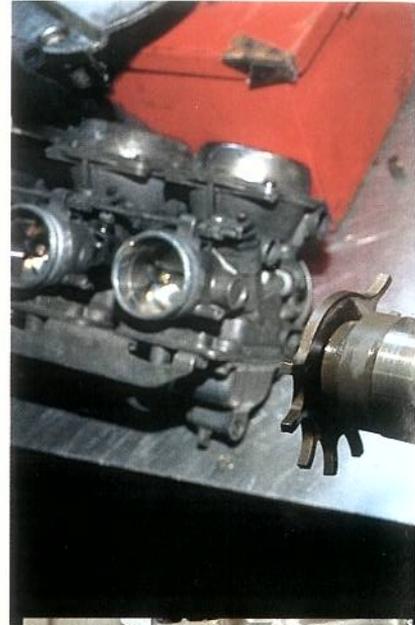
démarrages. L'huile froide, donc épaisse, met du temps à monter dans la partie supérieure du moteur et à assurer une bonne lubrification. Le phénomène particulier d'usure de gauche à droite est dû à des chauffes régulières du moteur sur la béquille latérale. Bien qu'impressionnantes ces traces ne mettent pas les pièces hors-cote.





Soupapes et guides

Les guides de soupapes sont en parfait état, leur diamètre compris entre 0,01 mm et 0,012 mm est bien loin de la limite 0,04 mm. Les tiges de soupapes sont usées à 50%. Les valeurs standard devraient être comprises entre 4,975 et 4,99 avec une valeur limite de 4,97 pour l'admission et 4,955 mm et 4,97 mm avec une limite fixée à 4,94 mm pour l'échappement. Celles de notre Seven Fifty de référence ne mesurent plus respectivement que 4,98 mm et 4,95 mm. Malgré la présence de calamine surtout à l'échappement, les portées procurent une étanchéité satisfaisante, gage d'une bonne compression.



Cylindres et pistons

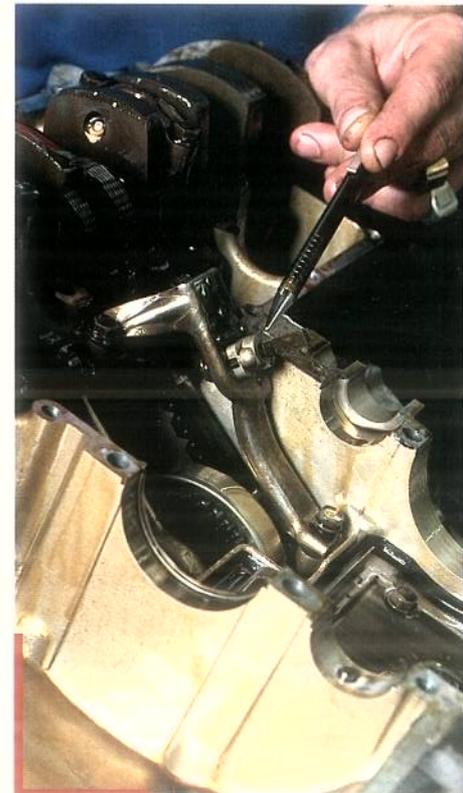
L'état de surface des cylindres est bon et l'alésage reste dans les limites mais la conicité des cylindres est importante. En outre, elle n'est pas uniforme d'un cylindre à l'autre. Rien d'étonnant car il s'agit d'un moteur refroidi par air. La température supérieure à celle d'un berlingue à refroidissement liquide n'est pas répartie de manière uniforme, les deux cylindres du centre sont plus chauds.

Les pistons ont un état de surface acceptable. La trace d'huile brûlée sous le segment racler et la présence importante de calamine sur les calottes proviennent du kilométrage élevé.

Les valeurs mesurées à la jupe des pistons

vont de 66,99 à 66,96, ce qui correspond aux valeurs standard. La limite étant fixée à 66,90

Les segments quant à eux dépassent les cotes standard et approchent dangereusement voire touchent la limite : 0,45 pour le supérieur (valeur standard : 0,15 à 0,30) et limite à 0,50 ; 0,65 pour l'intermédiaire (val STD 0,30 à 0,45 limite à 0,65) et enfin 0,88 pour le racler (val STD 0,20 à 0,70 limite à 0,90).





4 Vilebrequin

Les paliers de vilebrequins sont bien marqués. Plus particulièrement la moitié inférieure car c'est elle qui est sollicitée durant la phase combustion détente (celle qui génère la puissance durant le cycle d'un moteur). Pour les manetons, l'apparence est très belle et après une mesure par plasticage ils s'avèrent tout à fait dans les tolérances.

5

Anomalies

La plus gênante concerne le patin de tension de chaîne d'alternateur qui est resté bloqué en position haute. Du coup, la chaîne complètement détendue provoque un impressionnant claquement au ralenti. L'explication donnée par le technicien Honda est que la chaîne déjà usée est venue taper le patin lors d'un « retour moteur » et l'a repoussé en butée. L'autre anomalie qui a terme peut s'avérer très coûteuse, est une petite fêlure de la culasse entre le puits de bougie et un siège de soupape d'échappement. Phénomène qui ne relève pas d'un défaut de conception mais tout simplement de l'usure d'un moteur qui a parcouru plus de 100000 km.

Pour conclure

A l'arrivée, notre Seven Fifty a plutôt bien digéré ses 100 000 km. Les paliers et autres comparateurs nous informent, que le moteur est soit à moitié ruiné soit à moitié neuf. Mais de là à dire que la CB fait 200 000 avant indigestion, il ne faut pas exagérer. Les pièces de la culasse sont à 50 % d'usure, avec des arbres à cames pas très jolis à voir. Par contre, côté cylindres et pistons, rien ne va plus. Les cônes et surtout le jeu à la coupe des segments sont dans les choux. Dans le bas moteur, l'ambiance est sereine excepté pour les coussinets de têtes de bielles marqués mais pas encore hors d'usage. Les manetons et paliers se portent à merveille. Pour la boîte, l'embrayage et la pompe à huile, l'ambiance est décontractée mais toujours sérieuse. Rien n'est marqué ou hors-cote. Tout cela est plutôt positif pour une machine qui est souvent sollicitée (Pédro est moniteur AFDM et est souvent pressé sur l'autoroute). Mais reste une question à laquelle nous ne pourrions pas répondre avec exactitude. La distribution ? Notre machine est un peu « faussée » car suite à un claquement au ralenti, la distribution a été changée à 80 000 km. Une fois refermée, rien n'a changé et nous avons constaté que le problème venait du patin de chaîne d'alternateur bloqué en position « haute ».

Problème qui n'a été recensé sur aucune autre CB 750 à notre connaissance. Alors combien de bornes la distribrice peut-elle faire ? Au moins 80000 de façon sûre. Pour la fêlure de la culasse vous dire après combien de temps, elle ira déloger un siège de soupape, seul le pifomètre me paraît être un bon outil de mesure. Plus sérieusement, ce moteur n'est pas à la fin de sa vie. Cela peut laisser songeur sur les possibilités des moteurs à refroidissement liquide et à distribution par pignons ou courroies. ●

TEXTE ET PHOTOS : GRÉGORIE MATHIEU



L'avis de Pédro... M. 100 000 km

« C'est une vraie bonne à tout faire. Facile à utiliser, on peut la mettre entre toutes les mains ». Bénévole de l'AFDM (Assoc. pour la formation des motards), Pedro sait de quoi il parle. « C'est une machine idéale pour débuter en grosse cylindrée après deux années sur des 34 cv ». Achetée en 92, sa machine a parcouru 100 000 km en 5 ans. « Question usage intensif et diversifié, on ne fait mieux ». Entre les kilomètres effectués pour la FFMC, la Mutuelle, l'Afdm, Stop vol et... les virées, la 750 parcourt environ 80 km par jour. Mais si la machine n'est pas chère à l'achat, bonjour la suite ! Roulements de roues peu fiables donc à changer souvent, révisions trop chères chez les concessionnaires, prix abusif des pièces détachées d'origine (plaquettes de freins vendues 220F pièce et il y en a 6). Pour conserver sa machine en état Pedro effectue ses révisions et a recours aux adaptables. « Même avant la remise en état du moteur (100 000 bornes!), elle n'a jamais consommé d'huile, c'est une moto globalement très satisfaisante ».

Propos recueillis par Pascal Girardin.



Le coût de la réfection

Remettre à neuf une moto de plus de 100 000 km, ça peut coûter très cher. Si toutes les pièces jugées défectueuses étaient changées sur la Seven Fifty de Pedro, la facture dépasserait les 35 000F, sans compter la main d'œuvre. Un montant déraisonnable au regard du prix d'une basique neuve ou d'une Seven Fifty d'occasion. En revanche la Seven Fifty peut être rajeunie en changeant l'indispensable pour une somme plus modérée. Le réalésage du bloc moteur coûte entre 1000F et 2000F selon qu'il est fait directement par un "réalésieur" ou par un motociste, les pistons avec axes et segments 2816F, la chaîne de distribution et son tendeur 1037,16 (si ils n'ont pas été changés avant), la chaîne d'alternateur son tendeur et son guide (voir problème ci-contre) 1072,13F, les pochettes de joints bas et haut moteur 1706,49F et 622,30F, les joints spi moteur 124,60F, les disques de frein avant 2190,10 (x2) et arrière 1373,63F ainsi que les plaquettes 559,58 pour l'avant et 270F pour l'arrière, les joints spi de fourche 137,48F et enfin l'échappement complet 4132F. A cela s'ajoute évidemment la main d'œuvre + de 10 h à 250 F en moyenne. Voilà la Seven Fifty repartie pour plusieurs dizaines de milliers de bornes. Et pourquoi pas 100 000 ?

.....TOTAL = 22 731 F



Ets POMMIER

AMBERRE
86110 MIREBEAU
Tél. : 05 49 50 44 43
Fax : 05 49 50 60 81

R.M. 324 579 86 1

M^r GRAS

FACTURE

N° FACTURE	DATE	N° CLIENT
544	29 / 11	

RÉF.	DÉSIGNATION	QUANTITÉ	PRIX UNIT.	PRIX NET
	✓ de deux Amortisseurs SHOWA			750
RÈGLEMENT		MONTANT H.T.		TOTAL T.T.C.
	750	18,6 %	147	897